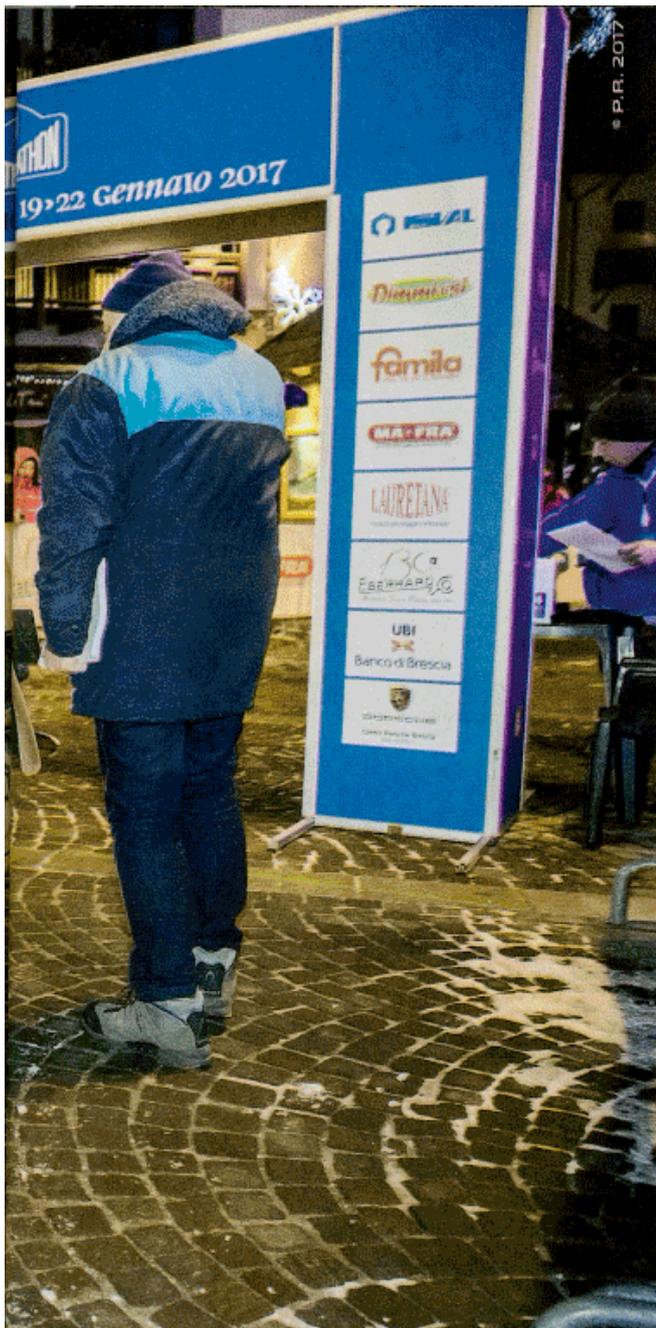




Aliverti fa il bis

**SU FIAT 508 DOPO LA VITTORIA DI DUE ANNI FA, DAVANTI
A BELOMETTI E PATRON. TRA I 106 EQUIPAGGI ALLA PARTENZA,
BEN 24 "TOP DRIVER", COMPRESO UN CERTO BIASION...**

DI ATTILIO FACCONI - FOTO PIERPAOLO ROMANO



Automobilismo
D'EPOCA

La Winter Marathon dolomitica, appuntamento di Regolarità per le auto d'epoca giunta alla 29esima edizione, si è riconfermata competizione impegnativa e avvincente. La "Winter", così la chiamano gli appassionati, da sempre parte e arriva a Madonna di Campiglio: la splendida località posta tra gli stupendi scenari delle Dolomiti del Brenta, tanto cara all'imperatrice Sissi. Dopo 450 km di gara e il superamento di nove passi dolomitici, quasi tutti percorsi con le tenebre e il gelo, la coppia bergamasca Alberto Aliverti e Alberto Maffi su Fiat 508 C del 1937 ha vinto con merito, grazie a una condotta di gara con pochi errori che gli ha permesso di stare sempre nelle posizioni di testa. Per loro si tratta del bis sulle Dolomiti, dopo la vittoria di due anni fa, quando poi vinsero anche il titolo di campioni italiani della specialità.

L'immaginario di una Winter con neve e ghiaccio è venuto meno a causa di un inverno anomalo, con le strade completamente sgombrare da neve. Condizioni che comunque non hanno tolto alla corsa



PROVA SPETTACOLO

In apertura, i vincitori Aliverti-Maffi alla partenza su Fiat 508 C del 1937. Sotto, l'equipaggio secondo classificato Belometti-Peli (Fiat Siata 508 S del 1932) nella gara sul laghetto di Madonna di Campiglio. Sopra, un concorrente d'eccezione: Miki Biasion su una bella Lancia Fulvia coupé "Safari". Inutile dire che il pilota di Bassano ha dato spettacolo.

| GARE | Winter Marathon



il suo fascino e nemmeno sono andate deluse le attese dal punto di vista agonistico. Da Campiglio sono partiti 106 equipaggi, giunti al traguardo 91, che non si sono risparmiati nella maratona. La lotta per la vittoria è stata molto vivace e di elevato livello, visto che hanno gareggiato ben 24 top driver, praticamente quasi tutti i migliori regolaristi nazionali.

Cinquanta le prove cronometrate, ben disseminate lungo tutto il percorso: l'ultima era a pochi chilometri del traguardo, dopo dodici ore di gara; questo non ha lasciato pause agli equipaggi. Il momento centrale della gara, con il superamento dei tre passi dolomiti consecutivi Fedaiia, Pordoi e Sella ad oltre quota duemila, ha "fatto la selezione" sia tra i favoriti per la classifica finale, sia per la parte dei primi 32 classificati, qualificati alla gara "spettacolo" sul laghetto ghiacciato.

Dopo oltre dodici ore di gara Aliverti-Maffi hanno conservato il comando fino al traguardo vincendo per pochi centesimi davanti agli esperti bresciani Belometti-Peli (Fiat-Siata 508 S Balilla del 1932) e i vicentini Patron-Casale (Bentley 3L del 1925). Completavano la top five Salviato-Moglia (Lancia Aprilia del 1939) al quarto posto e i vincitori uscenti Spagnoli-Parisi quinti assoluti (Fiat 520 Torpedo del 1928).

Belometti-Peli, (Fiat-Siata del '32), secondi assoluti, si sono rifatti vincendo la prova spettacolare sul laghetto ghiacciato nel nuovo Trofeo Eberhard, al termine di avvincenti eliminatorie dirette. Gabriella Scarioni-Ornella Pietropaolo (Porsche 356 B Coupé del 1960) hanno vinto la Coppa delle Dame.

Questa edizione ha avuto tra i partecipanti anche Miki Biasion, due volte Campione del mondo rallye (1988 e '89), che ha gareggiato al volante di una bella Lancia Fulvia Coupé 1.3 S, del 1976. Il pilota di Bassano non solo ha deliziato il numeroso pubblico esibendosi in spettacolari evoluzioni sul lago ghiacciato di Campiglio, ma ha dato lezioni di guida e di traiettorie a chi, come noi, ha potuto seguirlo da vicino sui tornanti dolomiti.

► SUL PODIO IN BENTLEY

Alle gare di Regolarità le auto cosiddette "anteguerra" (cioè costruite prima della seconda guerra mondiale) sono le preferite dai piloti per questioni di coefficienti: essendo le più anziane, sono le favorite per la vittoria. Ma non tutte le "anteguerra" sono uguali: perciò ci sentiamo di citare il terzo posto assoluto dei vicentini Luca Patron-Massimo Casale, ottenuto al volante di una pesante quanto ingombrante e potente (rispetto alle Fiat vincitrici) Bentley 3 Litri del 1925. Non la più agile delle vetture da usare sui tornanti dolomiti. Abbiamo allora chiesto a Luca Patron le sue impressioni, appena terminata la sua applaudita esibizione sul lago ghiacciato (foto Tancredi Bruno di Clarafond).

Patron, cosa la spinge a gareggiare alla Winter Marathon con questa vettura così impegnativa?

La Winter è una gara dura e affascinante: disputarla con una

Automobilismo
D'EPOCA

► PANAMERA: CON 4 RUOTE STERZANTI DIVENTA... CORTA!

Alla nostra 20esima Winter Marathon sul campo, ci è capitato anche di provare la nuova Porsche Panamera Turbo, sull'intero tracciato di gara: senza "sgarrare" di un metro rispetto al road-book! E ci è andata... di lusso: la doppia anima della Panamera, sportiva e comoda, si è dimostrata ideale. Le quattro ruote motrici (dotazione a richiesta), pur in assenza di neve, e le otto marce automatiche hanno reso "morbidi" gli spostamenti, tanto da concederci qualche spuntino al volante. E sui tornanti stretti dei Passi Pordoi (m. 2239) e Sella (m. 2240) le quattro ruote sterzanti hanno trasformato il passo lungo della Panamera in... corto!



TOP DRIVER

Sopra, il nostro inviato al volante della Porsche Panamera. Qui a fianco, Spagnoli-Parisi quinti al traguardo su Fiat 520 Torpedo del 1928. Nella pagina a fianco, la concentrazione di Salviato-Moglia al passaggio del Passo Sella sulla sempreverde Lancia Aprilia (1939). Alla Winter Marathon 2017 erano presenti ben 24 "top driver" della Regolarità.

Bentley esalta queste sensazioni.

Come si trova nella guida, considerando che ha l'acceleratore centrale?

A meraviglia, ormai con quest'auto sono entrato in simbiosi. Ha il passo corto e in montagna e nei tornanti in particolare gira a meraviglia.

La vettura è del tutto scoperta. Come ci si veste per affrontare temperature sotto zero per tante ore?

Io indosso indumenti da sci e un giubbotto di pelle imbottito da aviatore.

Alla Winter Marathon si sta in macchina quasi per 12 ore consecutive: capita di avere momenti di difficoltà?

Sì, dopo una notte intera la stanchezza è dietro l'angolo; anche in questa edizione sono stato preso dalla stanchezza negli ultimi chilometri. Ma bisogna resistere!

